Die
rechtliche Natur des Gepäckscheins
nach den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Walter Kunad,
Referendar in Leipzig.

Borna-Leipzig
Buchdruckerei Robert Noske
1906.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

§ 1. Einleitung 1

Erster Teil.

Vorfragen.

1. Der Gepäckschein.

§ 2. Arten der Anwendung des Gepäckscheins 6
§ 3. Form und Inhalt des Gepäckscheins 8

2. Der Reisegepäckbeförderungsvertrag und sein Gegenstand.

§ 4. Das Reisegepäck 10
§ 5. Der Reisegepäckbeförderungsvertrag 11

Zweiter Teil.

Die rechtliche Natur des Gepäckscheins.

§ 6. 1. Der Gepäckschein in seiner Bedeutung für den Abschluß des Reisegepäckbeförderungvertrages 17
2. Der Gepäckschein in seiner Bedeutung für die Geltendmachung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage.
§ 7. Allgemeines 19
§ 8. Der Gepäckschein als Beweisurkunde 21
§ 9. Der Gepäckschein als Legitimationsurkunde 22
§ 10. 3. Der Gepäckschein in seiner Bedeutung für die Übertragung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage 42
§ 11. 4. Ergebnis 42

Literaturverzeichnis.

Annalen des königl. sächs. OLG. zu Dresden, herausgeg. v. Loßnitzer und Kurtz. Leipzig.

Archiv, Sächsisches, für bürgerliches Recht und Praxis, herausgeg. von Hoffmann, von Sommerlatt und Wulfert. Leipzig.

Brunner, Die Wertpapiere. In W. Endemanns Handbuch des Handels-, Wechsel- und Seerechts Bd. 2 S. 140 ff. Leipzig 1882.

Cosack, Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechts. Bd. 2. 4. Aufl. Jena 1904.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart 1903.

Crome, System des deutschen bürgerlichen Rechts. Bd. 2. Tübingen und Leipzig 1902.

Denkschrift zum Entwurfe eines Handelsgesetzbuchs. In Hahns gesamten Materialien zu den Reichsjustizgesetzen Bd. 6 S. 189 ff. Berlin 1897.

Dernburg, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens Bd. 2. Abt. 1 u. 2. 1. u. 2. Aufl. Halle 1899—1901.

Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. 10. 1899. 2. Aufl. Berlin 1901.

Endemann, F., Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd. 1. 8. Aufl. Berlin 1903.

Endemann, W., Das deutsche Handelsrecht. 3. Aufl. Heidelberg 1876.

Endemann, W., Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.

Enneccerus-Lehmann, Das bürgerliche Recht. Bd. 1. 2. Aufl. Marburg 1901.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, herausgeg. von den Mitgliedern des Gerichtshofes. Leipzig.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen, herausgeg. von den Mitgliedern des Gerichtshofes. Leipzig.

Epstein, Das neue österreichische Eisenbahnbetriebsreglement. Brünn 1872.

Fick, Die schweizerischen Rechts-Einheitsbestrebungen, insbesondere auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Beilageheft zu Bd. 19. Erlangen 1874.

Fuchs, Die Karten und Marken des täglichen Verkehrs. Wien 1881.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. 6. Aufl. Berlin 1899.

Gareis, Über Legitimationszeichen. In Buschs Archiv für Theorie und Praxis des Handels- und Wechselrechts Bd. 34 S. 97 ff. Berlin 1876.

Gerstner, Eisenbahn-Betriebs-Reglement und Verkehrsordnung, ihre Entstehung und ihre rechtliche Natur. In Labands Archiv für öffentliches Recht Bd. 11 S. 161 ff. Freiburg und Leipzig 1896.

Goldschmidt, System des Handelsrechts. 4. Aufl. Stuttgart 1892.

Goldschmidt, Die Haftungspflicht der Eisenbahnverwaltungen im Güterverkehre. In seiner Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 4 S. 569 ff. Erlangen 1861.

Gumprecht, Die rechtliche Natur des Gepäckscheins. Dissertation. Borna-Leipzig 1904.

v. Hahn, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Bd. 2. 2. Aufl. Braunschweig 1883.

Harburger, Ist die Eisenbahnverkehrsordnung rechtsgültig? In der Deutschen Juristenzeitung 6. Jahrg. S. 59 ff. Berlin 1901.

Hilscher, Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahntransportrecht. Wien 1902.

Hollender, Der Eisenbahnfrachtvertrag über Passagiergut und die Haftung aus demselben. Dissertation. Köln 1897.

Jacobi, Die Wertpapiere im bürgerlichen Recht des Deutschen Reiches. Jena 1901.

Kaufmann, Handelsrechtliche Rechtsprechung. 5 Bde. Hannover 1901—1905.

Kaufmann, Ist die Eisenbahnverkehrsordnung rechtsgültig? In der Deutschen Juristenzeitung 6. Jahrg. S. 185 f. Berlin 1901.

Keiner, Die Bedeutung des Bürgerlichen Gesetzbuchs für die Eisenbahnverwaltungen. In Egers Zeitschrift für Eisenbahnrecht: Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen Bd. 17 S. 66 ff. Breslau 1901.

Krüger, Legitimationsurkunden im geltenden Zivilrecht. Dissertation. Borna-Leipzig 1902.

Laband, Ist die Eisenbahnverkehrsordnung rechtsgültig? In der Deutschen Juristenzeitung 5. Jahrg. S. 509 ff. Berlin 1900.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Bd. 2. Berlin 1901.

von der Leyen, Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. 11. 1892. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 41 S. 501 ff. Stuttgart 1893.

von der Leyen, Die Fortbildung des Eisenbahnfrachtrechts seit dem Berner internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 49 S. 381 ff. Stuttgart 1900.

Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Bd. 1. Teil 2. Buch 3 (Handelsgeschäfte). 12. Aufl. Berlin 1904.

Matthiaß, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd. 1. 4. Aufl. Berlin 1900.

Mode, Zur Rechtsgültigkeit der Eisenbahnverkehrsordnung. In der Deutschen Juristenzeitung 9. Jahrg. S. 1084 ff. Berlin 1904.

Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuchs für das Deutsche Reich. Amtliche Ausgabe. Bd. 2.

Neumann, Handausgabe des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Bd. 1. 4. Aufl. Berlin 1905.

Oertmann, Das Recht der Schuldverhältnisse. Berlin 1899.

Planck, Bürgerliches Gesetzbuch. Bd. 2. 1. u. 2. Aufl. Berlin 1900. Bd. 6. 1. u. 2. Aufl. Berlin 1901.

Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs, bearbeitet von Achilles, Spahn und Gebhard. Bd. 2.

Schott, Das Transportgeschäft. In W. Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, Wechsel- und Seerechts Bd. 3 S. 284 ff. Leipzig 1885.

Seuffert, Kommentar zur Zivilprozeßordnung. Bd. 2. 9. Aufl. München 1905.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Bd. 2. 6. u. 7. Aufl. Berlin 1900.

Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche für das Deutsche Reich. Bd. 2. München 1901. Bd. 6. München 1900.

Struckmann-Koch, Die Zivilprozeßordnung für das Deutsche Reich. Bd. 2. 8. Aufl. Berlin 1901.

Thöl, Das Handelsrecht. Bd. 1. 6. Aufl. Leipzig 1879. Bd. 3: Das Transportgewerbe. Leipzig 1880.

Warneyer, Jahrbuch der Entscheidungen auf dem Gebiete des Zivil-, Handels- und Prozeßrechts. 1.—3. Jahrg. Leipzig 1903 bis 1905.

Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft. Stuttgart 1880.

Soweit nicht mehrere Werke von einem Verfasser in Frage kommen, werden die vorbezeichneten Werke im folgenden nur nach dem Namen ihrer Verfasser angeführt werden.

§ 1.

Einleitung.

Als in den dreißiger und vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die ersten deutschen Eisenbahnen gebaut wurden, veröffentlichte jede Bahnverwaltung für sich ein sogen. Betriebsreglement. Sie gab darin dem Publikum die Bedingungen kund, unter denen sie sich zur Beförderung von Personen und Gütern auf ihren Linien bereit erklärte. Da diese Reglements vielfach voneinander abwichen, mit der Zunahme der Bahnen aber sich das Verlangen nach ihrer Übereinstimmung mehr und mehr steigerte, so führte der im Jahre 1847 gegründete Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen[1]) für die ihm angehörenden Bahnen noch im Jahre seiner Gründung „Normativbestimmungen für Personen-, Gepäck-, Leichen- und Viehbeförderung", später „Vereinsreglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen und lebenden Tieren" genannt, und im Jahre 1850 ein „Vereinsreglement für den Güterverkehr" ein, Reglements, die in der Folgezeit wiederholt, insbesondere nach der Annahme des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs umgearbeitet worden sind.

Alle diese Betriebsreglements waren nicht Ausflüsse der Staatsgewalt, sondern im Verwaltungswege ergangene Kundgebungen der Eisenbahnen. Das änderte sich zunächst

---

[1]) Dieser Verein besteht noch heute. Zurzeit gehören ihm neben den Bahnen Österreich-Ungarns und benachbarter Länder sämtliche deutsche Eisenbahnen bis auf ganz verschwindende Ausnahmen an.

durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. 7. 1867, aber nur insofern, als von jetzt ab der Bundesrat „in Ausführung des Art. 45 der Bundes- und späteren Reichsverfassung“ die seit 1892 Verkehrsordnungen genannten Betriebsreglements erließ und damit den Eisenbahnen die allgemeinen Bedingungen vorschrieb, unter denen sie ihre Verträge abzuschließen hatten. Privatrechtlich verbindliche Kraft erhielten die Bestimmungen der Reglements nach wie vor erst dadurch, daß sie in jedem einzelnen Falle durch Vereinbarung der Parteien zum Inhalte des Vertrages gemacht wurden.[1])

Einen völligen Umschwung brachte erst das neue Handelsgesetzbuch vom 10. 5. 1897. Es erhob die Verkehrsordnung von einer bloßen Verwaltungsvorschrift[2]) zu einer Rechtsverordnung. Das ist zwar nirgends ausdrücklich geschehen, aber nach der Absicht des Gesetzgebers[3]) darin zu finden, daß den Bestimmungen der Verkehrsordnung in den §§ 454, 471 HGB. innerhalb gewisser Grenzen der Vorrang vor den allgemeinen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Frachtgeschäft eingeräumt, auch sonst mehrfach auf ihre Bestimmungen zur Ergänzung der gesetzlichen Vorschriften verwiesen wird und jede Vereinbarung, die mit der Verkehrsordnung im Widerspruch steht, für nichtig erklärt ist. Hiernach kommt der Verkehrsordnung seit dem 1. 1. 1900, als dem Tage des Inkrafttretens des neuen Handelsgesetzbuchs, wie allgemein anerkannt wird, Gesetzeskraft zu[4]) und sind ihre

---

[1]) Näheres über diesen Entwicklungsgang s. Gerstner S. 161 ff.

[2]) Diese rechtliche Natur hatte sie wenigstens nach der herrschenden, auch vom Reichsgericht — vgl. insbes. Entsch. in ZS. Bd. 15 S. 156 und Entsch. in StS. Bd. 15 S. 266 — geteilten Ansicht. Näheres hierüber s. Gerstner S. 176 ff.

[3]) s. Denkschrift zum HGB. bei Hahn S. 413 f.

[4]) Die staatsrechtliche Frage, ob die Verkehrsordnung rechtsgültig ist, kann hier unerörtert bleiben. Laband verneint sie, s.

Bestimmungen seitdem unmittelbar verbindliche Privatrechtssätze.[1])

Zurzeit gilt die gleichzeitig mit dem neuen Handelsgesetzbuche in Kraft getretene Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. 10. 1899. Wie ihre Vorgängerinnen, so enthält auch sie eine Reihe einzelner Vorschriften, die die rechtliche Natur des Gepäckscheins nach verschiedenen Richtungen hin behandeln. Die rechtliche Natur des Gepäckscheins wäre daher rasch festgestellt, wenn sie sich aus jenen Vorschriften sofort klipp und klar ergeben würde. Dem ist aber nicht so. Vielmehr lassen die Vorschriften nicht ohne weiteres erkennen, welcher Art von Urkunden sie den Gepäckschein zuweisen, und ebensowenig kann man es ihnen auf den ersten Blick ansehen, ob sie die rechtliche Natur des Gepäckscheins überhaupt erschöpfend oder nur unvollkommen behandeln. Ja, wenn man die Vorschriften näher betrachtet, findet man, daß sie sich zum Teil sogar widersprechen. Trotz alledem sollte man aber meinen, daß, wer die rechtliche Natur des Gepäckscheins nicht lediglich de lege ferenda erörtern — und das tut in Wirklichkeit niemand —, sondern sie de lege lata feststellen will, an der Hand sämtlicher einschlägiger Vorschriften der Verkehrsordnung die Frage beantworten müßte, ob und inwieweit durch diese Vorschriften die rechtliche Natur des Gepäckscheins bestimmt wird. Mußten nämlich bei der Frage nach der rechtlichen Natur des Gepäckscheins jene Vorschriften schon vor dem Inkrafttreten des neuen Handelsgesetzbuchs insofern maßgebend sein, als sie Kundgebungen des Willens des Ausstellers

---

insbesondere DJZ. 5. Jahrg. S. 509 ff. Gegen seine Ansicht richten sich die Aufsätze von Harburger, Kaufmann und Mode in derselben Zeitung, s. 6. Jahrg. S. 59 ff. und S. 185 f. und 9. Jahrg. S. 1084 ff.

[1]) Natürlich nur soweit die Bestimmungen Privatrecht enthalten; vgl. hierzu unten S. 35.

waren, so sind sie heute, wo sie Gesetzeskraft haben, für die ganze Frage zwingend und entscheidend.

Tatsächlich ist nun aber jener Frage, ob und inwieweit die rechtliche Natur des Gepäckscheins durch die einschlägigen Vorschriften der Verkehrsordnung bestimmt wird, m. E. noch niemand in der rechten Weise nachgegangen. Vielmehr erwähnt und berücksichtigt die Literatur, soweit sie sich überhaupt auf eine Erörterung der Frage einläßt und nicht den Gepäckschein einfach ohne jede Begründung und ohne jede Beziehung auf die Verkehrsordnung einer bestimmten Art von Urkunden zuweist,[1]) die einschlägigen Vorschriften der Verkehrsordnung entweder nur zum Teil.[2]) Diese Art der Behandlung der Frage kann ohne weiteres als mangelhaft bezeichnet werden, zumal wenn man bedenkt, daß sich ja die Vorschriften teilweise widersprechen. Oder die Literatur erwähnt wohl alle Vorschriften, berücksichtigt aber bei der Feststellung der rechtlichen Natur des Gepäckscheins wiederum nur einen Teil.[3]) Der Unterschied dieses Verfahrens von dem vorhergehenden ist ein rein äußerlicher, im Erfolg leidet er an demselben Mangel. Oder die Literatur erwähnt und berücksichtigt endlich die Vorschriften zwar sämtlich, aber nicht in der Weise, daß sie die rechtliche Natur des Gepäckscheins daraus herleitet, sondern umgekehrt in der Weise, daß sie zunächst den Parteiwillen, der für die Aus-

---

[1]) So fast sämtliche Lehrbücher des bürg. R. und Komm. z. BGB., die den Gepäckschein erwähnen; s. z. B. Cosack, Lehrbuch des bürg. R. Bd. 2 S. 418; Planck Bd. 2 S. 568.

[2]) So u. a. Fuchs S. 25; Krüger S. 46; Schott S. 521.

[3]) So u. a. Eger S. 136 u. 144; Goldschmidt, System des Handelsrechts S. 231; Keiner S. 73; Wehrmann S. 125. — Insbesondere wird bei der Frage, ob der Gepäckschein eine Inhaber- oder eine Legitimationsurkunde ist, fast durchgängig nur § 33 Abs. 1 EVO. berücksichtigt, während Abs. 2 u. 4 desselben Paragraphen unbeachtet bleiben; so z. B. Eger, Keiner, Krüger, Schott, Wehrmann an den eben angezogenen Stellen.

stellung des Gepäckscheins maßgebend gewesen sein könnte, unabhängig von der Verkehrsordnung aus allgemeinen Grundsätzen und Erörterungen heraus feststellt und erst das so gewonnene Ergebnis teils durch die Vorschriften der Verkehrsordnung belegt, teils diese danach auslegt.[1]) Schriftsteller, die so verfahren, laufen zum mindesten Gefahr, daß sie aus den Vorschriften das herauslesen, was sie gern aus ihnen herauslesen möchten, daß sie sie aber nicht so verstehen, wie sie verstanden werden müssen.

Nein, bei der Frage, ob und inwieweit die rechtliche Natur des Gepäckscheins durch die einschlägigen Vorschriften der Verkehrsordnung bestimmt wird, können wir zu einem sicheren Ergebnis nur dann gelangen, wenn wir auf diese Frage hin ohne jede vorherige die Verkehrsordnung außer acht lassende Erörterung jene Vorschriften allein, sie aber sämtlich einer Betrachtung unterziehen. Das soll im folgenden versucht werden. Ein derartiger Versuch würde sich um so mehr rechtfertigen, wenn es sich dabei herausstellen sollte, daß die Verkehrsordnung die rechtliche Natur des Gepäckscheins in Wahrheit voll bestimmt. Denn dann stünde sie de lege lata fest, und damit würde zugleich, de lege lata wenigstens, der tatsächlich auch nur de lege lata bestehende Streit darüber, ob der Gepäckschein eine Legitimationsurkunde oder eine Inhaberurkunde ist, entschieden sein.

Bevor wir aber die Vorschriften der Verkehrsordnung jener Betrachtung unterziehen können, haben wir uns nach den Arten der Anwendung des Gepäckscheins, seiner Form und seinem Inhalte, sowie nach dem Begriffe des Reisegepäcks und dem Begriffe, Wesen und Abschlusse des Reisegepäckbeförderungsvertrages zu fragen, alles Fragen,

[1]) So vor allem Gumprecht S. 19ff. Die Begründung ist dann zumeist eine recht mangelhafte. So auch Gumprecht hinsichtlich der am seltensten berücksichtigten Vorschrift in § 33 Abs. 2 EVO.; s. Gumprecht S. 16; vgl. unten S. 29.

deren Beantwortung für das Verständnis und die Lösung der Aufgabe erforderlich ist, die aber nur so weit als nötig beantwortet werden sollen. Das soll in dem nächsten ersten Teile geschehen. Hierauf werden wir uns im zweiten Teile der Betrachtung der rechtlichen Natur des Gepäckscheins selbst zuwenden, und zwar werden wir uns zunächst mit dem Gepäckscheine in seiner Bedeutung für den Abschluß des Rechtsgeschäfts, über das er aufgenommen wird, beschäftigen, sodann mit dem Gepäckscheine in seiner Bedeutung für die Geltendmachung der Rechte aus diesem Rechtsgeschäfte und endlich mit dem Gepäckscheine in seiner Bedeutung für die Übertragung der Rechte aus jenem Rechtsgeschäfte.

Erster Teil.

Vorfragen.

I. Der Gepäckschein.

§ 2.

Arten der Anwendung des Gepäckscheins.

Wenn vom Gepäckschein die Rede ist, so denkt man zunächst wohl immer an die Urkunde, die der Reisende erhält, wenn er der Eisenbahn sein Gepäck zur Beförderung im Gepäckwagen übergibt, und die er vorzeigen und aushändigen muß, wenn er sein Gepäck von der Eisenbahn zurückerhalten will. Diese in § 32 Abs. 3 EVO. vorgeschriebene Art der Anwendung des Gepäckscheins ist denn in der Tat der Regelfall, aber nicht der einzige.

Gemäß § 39 EVO. können Güter, die sich zur Beförderung im Gepäckwagen eignen, auch wenn sie nicht als Gepäck in dem eben genannten Sinne zur Aufgabe gelangen, sogen. Expreßgüter, auf besonderen Beförderungs-

schein oder auf Gepäckschein befördert werden.[1]) Nun ist aber durch den vierten Nachtrag zu den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften mit Gültigkeit vom 1. 6. 1904 an der seitherige § 18 dieser Vorschriften, der sich mit der Beförderung von Expreßgut auf Gepäckschein oder auf besonderen Beförderungsschein befaßte, aufgehoben worden, und an seiner Stelle bestimmt der neue § 18 a unter Ziff. 1, daß die Abfertigung des Expreßguts auf Eisenbahnpaketadresse zu erfolgen habe. Die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften sind die vom deutschen Eisenbahnverkehrsverbande in Ergänzung der Verkehrsordnung und der Tarife erlassenen Vorschriften, nach denen im ganzen Bereiche des Verbandes die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen und lebenden Tieren erfolgt.[2]) Der deutsche Eisenbahnverkehrsverband umfaßt sämtliche Eisenbahnen Deutschlands. Ziff. 3 des Vorwortes zu den Allg. Abf.-Vorschr. bestimmt denn daher auch ausdrücklich, daß diese Vorschriften auf den Verkehr sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands Anwendung zu finden haben. Mithin auch der erwähnte § 18 a. Hiernach besteht die Vorschrift in § 39 EVO. zwar rechtlich noch fort, tatsächlich ist sie aber außer Kraft gesetzt. Mit um so größerem Rechte soll daher von dem durch § 39 EVO. gegebenen Falle der Anwendung des Gepäckscheins gänzlich abgesehen werden.

Weitere Fälle der Anwendung des Gepäckscheins gibt es nicht. Für das Gepäck, das der Reisende in den Personenwagen mitnimmt, ist durch § 28 Abs. 1 Satz 2 EVO. die Ausgabe von Gepäckscheinen ausdrücklich ausgeschlossen. So soll uns nur der eingangs erwähnte Gepäckschein beschäftigen. Im folgenden soll demgemäß unter Gepäckschein immer auch nur dieser Gepäckschein gemeint sein.

---

[1]) Diese Bestimmung hat erst durch die Verkehrsordnung vom 15. 11. 1892 in der Verkehrsordnung Aufnahme gefunden.

[2]) vgl. Ziff. 1 u. 2 des Vorwortes zu den allg. Abf.-Vorschr.

§ 3.

Form und Inhalt des Gepäckscheins.

Über die Form und den Inhalt des Gepäckscheins trifft die Verkehrsordnung keine Bestimmungen, wohl aber finden sich solche in den Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften. § 12 Z. 3 dieser Vorschriften lautet: „Der Gepäckschein besteht aus vier Abschnitten: Stamm, Schein, Packmeisterkarte und Beklebezettel. Der Stamm bleibt in der Gepäckabfertigungsstelle zurück, den Schein erhält der Reisende als Ausweis, die Karte wird dem Packmeister als Begleitzettel mitgegeben, die Beklebezettel dienen zur Bezeichnung der Gepäckstücke.“ Für uns ist von diesen vier Abschnitten des Gepäckscheins nur der Schein von Bedeutung, den der Reisende erhält: der Gepäckschein im engeren Sinne, für den nach Anlage 10 zu den Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften folgendes Muster maßgebend ist:

Datum	(Eisenbahnverwaltung)	Wirkliches Gewicht kg	Bezahltes Gewicht kg	Fracht und Frachtzuschlag M.	Pf.
	Gepäckschein Nr.				
	über ..... Stück, auf ..... Fahrkarten				
	von				
Zug Nr.	nach				
	über				
	M. Interesse an der Lieferung				
	Siehe Rückseite!				

Die Rückseite dieses Scheines enthält neben zwei Bestimmungen, die hier ohne Belang sind, die Bestimmung: „Gegen Rückgabe dieses Scheines wird das umseitig bezeichnete Gepäck ausgeliefert.“

Nach der Zusatzbestimmung I für die königl. sächs.

Staatseisenbahnen[1]) zu § 12 Z. 1 der Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften „greift im sächsischen Bahnbereiche in Stationsverbindungen mit stärkerem Gepäckverkehre für dasjenige Gepäck, bei dem Übergewicht nicht in Frage kommt und daher Gepäckfracht nicht zu erheben ist, also lediglich für das Freigewicht, ein vereinfachtes Abfertigungsverfahren Platz (zu vgl. Dienstanweisung, betreffend Vereinfachung des Gepäckabfertigungsverfahrens, Nr. 222)". Entsprechende Bestimmungen für dieses sogen. Freigepäck, d. i. das von dem Reisenden der Eisenbahn zur Beförderung im Gepäckwagen übergebene Gepäck, das bis zu einem bestimmten Gewichte ohne Erhebung einer besonderen Fracht befördert wird,[2]) finden sich auch in andern deutschen Staaten. In Ausführung derartiger Bestimmungen hat auch der Gepäckschein, der bei der Beförderung von Freigepäck ausgegeben wird, eine einfachere Form und einen kürzeren Inhalt, als der oben dargestellte Gepäckschein, erhalten. In Sachsen zeigt dieser Gepäckschein unter der Überschrift Gepäckschein innerhalb eines schwarzen Kreises nur eine Nummer und die Namen der Abgangs- und der Bestimmungsstation an.

Inwiefern die einfachere Form des Gepäckscheins für die Beurteilung seiner rechtlichen Natur von Bedeutung ist, wird noch zu besprechen sein.[3])

Zur Zeit ist für alle deutschen Eisenbahnen eine Neuordnung des Personentarifs im Werke. Diese sieht u. a. auch die Aufhebung des Freigewichts für Reisegepäck

---

[1]) Gemäß Ziff. 2 des Vorwortes zu den Allg. Abf.-Vorschr. sind den einzelnen dem deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande angehörenden Eisenbahnverwaltungen Zusatzbestimmungen zu den Allg: Abf.-Vorschr. vorbehalten. Für die königl. sächs. Staatseisenbahnen sind solche Zusatzbestimmungen mit Gültigkeit vom 1. 12. 1898 an erlassen worden.

[2]) Ob Freigepäck gewährt wird, bestimmen die Tarife.

[3]) s. unten S. 22f.

vor. Durch die Einführung der Reform würde daher mit dem Freigepäck auch die einfachere Form des Gepäckscheins verschwinden. Die Bedeutung der einfacheren Form des Gepäckscheins für die Beurteilung seiner rechtlichen Natur wäre dadurch allein aber noch nicht aufgehoben.[1])

2. Der Reisegepäckbeförderungsvertrag und sein Gegenstand.

§ 4.
Das Reisegepäck.

Das von dem Reisenden der Eisenbahn zur Beförderung im Gepäckwagen übergebene Gepäck ist bisher einfach als Gepäck bezeichnet worden. Unter Gepäck schlechthin kann aber ebensogut das von dem Reisenden in den Personenwagen mitgenommene Gepäck verstanden werden. Zur Unterscheidung von diesem, dem sogenannten Handgepäck,[2]) wird daher jenes Reisegepäck genannt. Reisegepäck ist also zunächst das Gepäck, das der Reisende der Eisenbahn zur Beförderung im Gepäckwagen übergibt.

Sodann setzt der Begriff des Reisegepäcks ebenso, wie der des Handgepäcks, einen Reisenden voraus, d. h. eine Person, die selbst mit dem Zuge fährt, mit dem sie die Gegenstände befördert haben will.

Endlich ist unter Reisegepäck gemäß § 30 Abs. 1 EVO. das zu verstehen, was der Reisende zu seiner Reise bedarf, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen. Aber unter Reisegepäck sind „in der Regel“ nur solche Gegenstände

---

[1]) vgl. unten S. 23 Anm. 1.

[2]) Auf den Begriff des Handgepäcks braucht hier nicht näher eingegangen zu werden, da, wie bereits oben S. 7 erwähnt, für das Handgepäck Gepäckscheine nicht ausgegeben werden.

zu verstehen. In Abs. 2 und 3 desselben Paragraphen werden von der Regel nicht unwesentliche Ausnahmen gemacht. Gemäß Abs. 2 können ausnahmsweise auch größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen sowie Fahrzeuge und andre nicht zum Reisebedarf zu rechnende Gegenstände, sofern sie zur Beförderung mit Personenzügen geeignet sind, als Reisegepäck zugelassen werden. Und ebenso können gemäß Abs. 3 kleine Tiere sowie Jagdhunde in Käfigen, Kisten, Säcken und dergleichen zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden.

In Wahrheit ist also der Begriff des Reisegepäcks ein ziemlich unbestimmter. Fest stehen nur folgende Begriffsmerkmale:

1. Es sind Gegenstände, die der Eisenbahn zur Beförderung im Gepäckwagen übergeben werden.

2. Es sind Gegenstände, die der Eisenbahn von einem Reisenden als Selbstkontrahenten zur Beförderung übergeben werden. Und es dürfen

3. gemäß § 30 Abs. 4 EVO. nicht Gegenstände sein, die nach § 50 EVO. von der Beförderung als Frachtgut, sowie solche, die nach § 29 EVO. von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind.

§ 5.

Der Reisegepäckbeförderungsvertrag.

1. Begriff und Wesen des Reisegepäckbeförderungsvertrages. Der Reisende, der der Eisenbahn sein Gepäck zur Beförderung im Gepäckwagen übergibt, schließt, wenn die Eisenbahn das Gepäck zur Beförderung übernimmt, mit der Eisenbahn einen Vertrag ab. Dieser Vertrag hat zunächst die Eigentümlichkeit, daß er stets in Verbindung mit einem anderen Vertrage, dem von dem Reisenden über die Beförderung seiner Person abgeschlossenen Vertrage,

vollzogen wird. Dadurch büßt er aber nichts von seiner Selbständigkeit ein, vielmehr gelangt er neben dem Personenbeförderungsvertrage als ein besonderer Vertrag für sich zum Abschlusse.[1]) In dem Vertrage verpflichtet sich die Eisenbahn, die Beförderung des Reisegepäcks, m. a. W. die Beförderung von Gütern auszuführen. Hiernach stellt sich der Vertrag als ein Frachtvertrag dar, und zwar als eine besondere Art des Frachtvertrages, die dadurch gekennzeichnet wird, daß die Eisenbahn als Frachtführer auftritt, und daß es sich um Beförderung von Reisegepäck handelt.

Da der Reisegepäckbeförderungsvertrag ein Frachtvertrag ist, finden auf ihn gemäß § 454 HGB. die Vorschriften in §§ 425—452 HGB. Anwendung, soweit nicht in Buch 3 Abschn. 7 HGB. über die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen oder in der Eisenbahnverkehrsordnung ein anderes bestimmt ist. Derartige abweichende Bestimmungen sind für den Reisegepäckbeförderungsvertrag sowohl in jenem Abschnitte des Handelsgesetzbuchs als auch in der Eisenbahnverkehrsordnung getroffen worden. Von den in §§ 30—38 enthaltenen Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung ist für uns in erster Linie die bereits erwähnte Bestimmung in § 32 Abs. 3 von Wichtigkeit, nach der bei der Abfertigung des Reisegepäcks kein Frachtbrief ausgestellt, sondern dem Reisenden ein Gepäckschein ausgehändigt wird.

Bei jedem Frachtvertrage ergibt sich aus der Verpflichtung des Frachtführers, das Gut zu befördern, von selbst dessen Verpflichtung, das Gut an den Empfänger auszuliefern. So auch hier. Indem sich die Eisenbahn zur Beförderung des Reisegepäcks verpflichtet, verpflichtet

---

[1]) Ebenso u. a. Schott S. 300 u. S. 461; Staub Bd. 2 S. 1581; RGE. i. StS. Bd. 35 S. 223 in einem in andrer Beziehung anfechtbaren Urteile; s. unten S. 15 u. 19.

sie sich zugleich, es auf der Bestimmungsstation auszuliefern.[1])

Ist dem Reisegepäckbeförderungsvertrage Entgeltlichkeit wesentlich? Zunächst sind hinsichtlich des gewöhnlichen Frachtvertrages die Meinungen geteilt. Lehmann-Ring, Makower, Staub u. a. verneinen für ihn die Frage,[2]) Schott bejaht sie, nach seiner Ansicht ist es dann aber nicht erforderlich, daß das Entgelt gerade in Geld bestehe, und ebensowenig, daß das in Geld bestehende Entgelt gerade in einer besonders festgesetzten Summe bestehe, vielmehr könne es auch in einer andern Summe enthalten sein.[3]) Diese Streitfrage erstreckt sich nun auch in vollem Umfange auf den Reisegepäckbeförderungsvertrag.[4]) Denn es gibt keine besonderen Vorschriften, die für ihn die Frage nach der einen oder der anderen Seite hin entschieden. § 32 Abs. 4 EVO. sagt nur, wann die Gepäckfracht zu entrichten ist. Und aus der Einrichtung des Freigepäcks ergibt sich mit Sicherheit auch nur so viel, daß das Entgelt nicht in einer besonders zu zahlenden Fracht zu bestehen braucht. Daß dadurch die Streitfrage nicht im geringsten entschieden wird, zeigen die oben wiedergegebenen Ansichten. Indessen, ein Eingehen auf die Streitfrage erübrigt sich. Für unsre Betrachtung ist in erster Linie die Frage von Bedeutung, zu welcher Art von Verträgen der Reisegepäckbeförderungsvertrag zu zählen ist. Und diese Frage wird durch jene

---

[1]) An wen, kann hier noch nicht gesagt werden, da diese Frage bei der Besprechung der rechtlichen Natur des Gepäckscheins einer eingehenden Erörterung bedarf; vgl. unten S. 26 ff.

[2]) Lehmann-Ring Bd. 2 S. 312; Makower S. 1396; Staub Bd. 2 S. 1507.

[3]) Schott S. 296.

[4]) Schott läßt daher S. 521 Anm. 9 auch für ihn die Entgeltlichkeit wesentlich sein. Beim Freigepäck steckt dann seiner Ansicht nach das Entgelt in dem Fahrkartenpreise. Ebenso Eger S. 274; Wehrmann S. 127.

Streitfrage, da für sie der Reisegepäckbeförderungsvertrag keinen Unterschied von dem gewöhnlichen Frachtvertrage aufweist, nicht berührt. Hier darf die Feststellung genügen, daß dem Reisegepäckbeförderungsvertrage, mag ihm die Entgeltlichkeit wesentlich sein oder nicht, auf jeden Fall die Bezahlung einer besonderen Gepäckfracht nicht wesentlich ist. Die Verpflichtung des Reisenden zur Bezahlung einer besonderen Gepäckfracht bildet also kein Begriffsmerkmal des Reisegepäckbeförderungsvertrages.

2. Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages. Es ist nunmehr die Frage zu entscheiden, wann der Reisegepäckbeförderungsvertrag als abgeschlossen anzusehen ist, und damit zugleich die andre Frage, ob der Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages an eine Form gebunden ist. Gumprecht sagt,[1]) daß weder das Handelsgesetzbuch noch die Eisenbahnverkehrsordnung irgend welche Bestimmung über den Zeitpunkt des Abschlusses des Reisegepäckbeförderungsvertrages treffe, also nicht entscheide, ob zur Perfektion des Vertrages eine Form erforderlich sei oder nicht.[2]) Ist dies richtig? Richtig ist allerdings, daß weder das Handelsgesetzbuch noch die Eisenbahnverkehrsordnung eine Vorschrift enthält, in der entsprechend der Vorschrift in § 54 Abs. 1 EVO. über den Zeitpunkt des Abschlusses des gewöhnlichen Eisenbahnfrachtvertrages ausdrücklich bestimmt würde, wann der Reisegepäckbeförderungsvertrag abgeschlossen sei. Folgt aber aus dem Fehlen einer solchen Vorschrift wirklich unter allen Umständen, daß Handelsgesetzbuch und Eisenbahnverkehrsordnung jene Fragen unentschieden lassen?

Wir sahen soeben, daß der Reisegepäckbeförderungsvertrag eine Unterart des Frachtvertrages ist, und daß

---

[1]) Gumprecht S. 8.

[2]) Die Stelle ist hier in ihrem zweiten Teile verallgemeinert, der vorliegenden Frage angepaßt, aber trotzdem sinngemäß wiedergegeben. Ihren Wortlaut s. unten S. 18.

deshalb auf ihn gemäß § 454 HGB. die Vorschriften über den gewöhnlichen Frachtvertrag insoweit Anwendung finden, als nicht in dem Abschnitte des Handelsgesetzbuchs über die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen oder in der Eisenbahnverkehrsordnung ein anderes bestimmt ist. Folglich finden auch die für den Abschluß des gewöhnlichen Frachtvertrages geltenden Vorschriften auf den Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages Anwendung, soweit nicht in der angegebenen Weise ein anderes bestimmt ist. Wie erwähnt, ist nun eine besondere Bestimmung über den Vertragsabschluß zwar für den gewöhnlichen Eisenbahnfrachtvertrag in der Eisenbahnverkehrsordnung, für den Reisegepäckbeförderungsvertrag aber weder im Handelsgesetzbuch noch in der Eisenbahnverkehrsordnung getroffen worden. Hinsichtlich des Abschlusses dieses Vertrages bewendet es also bei den allgemeinen Vorschriften.

Der gewöhnliche Frachtvertrag bedarf zu seinem Abschlusse keiner Form. Er kommt dadurch zustande, daß der Absender dem Frachtführer die Ausführung der Beförderung eines Gutes anträgt und der Frachtführer diesen Antrag annimmt, sich zur Ausführung der Beförderung bereit erklärt. Durch Übergabe und Übernahme des zu befördernden Gutes wird der Abschluß des Vertrages nicht bedingt. Der gewöhnliche Frachtvertrag ist ein Konsensualvertrag, kein Realvertrag.[1]) Was für den gewöhnlichen Frachtvertrag gilt, gilt nach dem eben Ausgeführten auch für den Reisegepäckbeförderungsvertrag.[2]) Bei diesem fällt

---

[1]) Hierüber herrscht, soweit ersichtlich, in der Literatur Einigkeit; vgl. z. B. Eger S. 274; W. Endemann, Das deutsche Handelsrecht S. 719; Gareis, Das deutsche Handelsrecht S. 640 f.; Lehmann-Ring Bd. 2 S. 314; Makower S. 1400; Schott S. 299.

[2]) W. Endemann, Das deutsche Handelsrecht S. 766, Goldschmidt, System des Handelsrechts S. 231 und RGE. in StS. Bd. 35 S. 223 (vgl. unten S. 19) lassen ihn an eine Form gebunden sein.

freilich in der Regel der Antrag des Reisenden an die Eisenbahn, sein Gepäck zu befördern, mit der Übergabe des Reisegepäcks an die Gepäckabfertigungsstelle zeitlich zusammen und die Eisenbahn nimmt regelmäßig den Antrag des Reisenden nicht durch eine ausdrückliche Erklärung, sondern durch konkludente Handlung, durch Übernahme des Reisegepäcks an.[1]) Die Feststellung, daß der Reisegepäckbeförderungsvertrag ein Konsensualvertrag ist, hat also, vom praktischen Standpunkte aus betrachtet, kaum eine Bedeutung. Weit wichtiger als diese Feststellung, ja für unsere Betrachtung von ausschließlicher Bedeutung ist die Feststellung, daß, wie der Abschluß des gewöhnlichen Frachtvertrages, so auch der des Reisegepäckbeförderungsvertrages an keine Form gebunden ist. Welche Bedeutung diese Feststellung für die rechtliche Natur des Gepäckscheins hat, wird sogleich zu besprechen sein.

---

[1]) Hieraus erklärt sich wohl auch W. Endemanns Ansicht (a. a. O.), nach der der Reisegepäckbeförderungsvertrag durch Aufgabe und Annahme des Reisegepäcks abgeschlossen wird.

Zweiter Teil.

Die rechtliche Natur des Gepäckscheins.

§ 6.

1. Der Gepäckschein in seiner Bedeutung für den Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages.

Nach ihrer Bedeutung für den Abschluß des Rechtsgeschäfts, über das sie aufgenommen werden, werden die Urkunden allgemein [1]) in zwei Gruppen eingeteilt, je nachdem ihre Ausstellung für den Abschluß des Rechtsgeschäfts notwendig ist oder nicht. Urkunden, deren Ausstellung für den Abschluß des Rechtsgeschäfts notwendig ist, werden konstitutive oder dispositive Urkunden genannt. Urkunden, deren Ausstellung hierzu nicht erforderlich ist, pflegt man als deklaratorische Urkunden oder Beweisurkunden zu bezeichnen. Bei jenen kann das Rechtsgeschäft ohne die Ausstellung der Urkunde überhaupt nicht zustande kommen, erst durch die Ausstellung der Urkunde wird es vollzogen. Bei diesen ist das Zustandekommen des Rechtsgeschäfts von der Ausstellung der Urkunde völlig unabhängig, die Ausstellung der Urkunde erfolgt im Anschluß an das bereits vollzogene Rechtsgeschäft. Die konstitutiven Urkunden sind daher Formerfordernis für den Abschluß des Rechtsgeschäfts, die deklaratorischen Urkunden beweisen lediglich den Ab-

---

[1]) So insbesondere Brunner S. 146f.; Jacobi S. 2f.

schluß des Rechtsgeschäfts. Ein Beispiel für jene ist die Bürgschaftserklärung des § 766 BGB., ein Beispiel für diese jeder gewöhnliche Schuldschein.

Ist nun die Ausstellung des Gepäckscheins, den der Reisende beim Abschlusse des Reisegepäckbeförderungsvertrages erhält, für den Abschluß dieses Vertrages notwendig oder nicht? Gumprecht sagt an der bereits angeführten Stelle,[1]) daß weder das Handelsgesetzbuch noch die Eisenbahnverkehrsordnung entscheide, ob zur Perfektion des Reisegepäckbeförderungsvertrages die Aushändigung des Gepäckscheins an den Auflieferer erforderlich sei oder nicht. Wäre dies richtig, so würde die Beantwortung jener Frage außerhalb des Rahmens unsrer Betrachtung liegen. Daß ich aber Gumprechts Ansicht und warum ich sie nicht für richtig halte, habe ich bereits im letzten Paragraphen ausgeführt. Wäre die Aushändigung des Gepäckscheins an den Auflieferer zur Perfektion des Reisegepäckbeförderungsvertrages erforderlich, so hieße dies doch nichts anderes, als daß der Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages an eine Form gebunden wäre. Nun wird aber, wie wir im vorhergehenden Paragraphen zuletzt gesehen haben, die Frage, ob der Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages an eine Form gebunden ist oder nicht, dadurch in verneinendem Sinne entschieden, daß weder im Handelsgesetzbuche noch in der Eisenbahnverkehrsordnung besondere Bestimmungen über den Abschluß dieses Vertrages enthalten sind. Dadurch wird zugleich die Frage, ob die Ausstellung des Gepäckscheins für den Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages notwendig ist oder nicht, in derselben Weise und in demselben verneinenden Sinne entschieden. Der Gepäckschein ist also keine konstitutive Urkunde. Er bildet kein Formerfordernis für den Abschluß des Reisegepäckbeförderungs-

[1]) Gumprecht S. 8; vgl. oben S. 14.

vertrages. Das Zustandekommen dieses Vertrages ist vielmehr von seiner Ausstellung völlig unabhängig. Der Gepäckschein ist in seiner Bedeutung für den Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages eine schlichte Beweisurkunde. Er wird ausgestellt im Anschlusse an den bereits vollzogenen Vertrag. Er beweist nur den Abschluß des Vertrages.[1])

2. Der Gepäckschein in seiner Bedeutung für die Geltendmachung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage.

§ 7.

Allgemeines.

Wie sich aus der Betrachtung über Begriff und Wesen des Reisegepäckbeförderungsvertrages ergibt,[2]) sind die aus diesem Vertrage entspringenden Rechte erstens das

---

[1]) Ebenso, aber mit andrer oder gar keiner Begründung, die Mehrzahl der Schriftsteller; vgl. z. B. Eger S. 136; Gareis, Das deutsche Handelsrecht S. 643; Gumprecht S. 33; Hilscher S. 299; Lehmann-Ring Bd. 2 S. 317; Makower S. 1406. — A. M. Epstein S. 17; Goldschmidt, System des Handelsrechts S. 231; RGE. in StS. Bd. 35 S. 223 in dem bereits mehrfach angeführten Urteile (s. oben S. 12 u. 15), das den Reisegepäckbeförderungsvertrag „durch Auflieferung des Reisegepäcks und Lösung eines die Stelle des Frachtbriefes vertretenden Gepäckscheins" zum Abschluß gelangen läßt. — Goldschmidt sagt a. a. O.: „Der Vertrag wird geschlossen durch Entgegennahme des Gepäckscheins." Damit steht seine frühere in seiner Zeitschrift (Bd. 4 S. 597) vertretene Ansicht im Widerspruche; sie lautet: „Gepäckscheine werden dem Reisenden regelmäßig erst nach Perfektion des Transportvertrages ausgehändigt." — Zum mindesten sehr unklar ist Schott S. 521: „Gegen Einlieferung des Gepäcks erhält der Reisende einen Gepäckschein. Damit ist das Frachtgeschäft perfekt geworden. Deshalb ist der Gepäckschein Beweisurkunde über den Abschluß desselben."

[2]) s. oben S. 11 ff.

Recht des Reisenden auf Beförderung seines Reisegepäcks, damit zugleich zweitens, das Recht des Reisenden auf Auslieferung des Reisegepäcks auf der Bestimmungsstation[1]) und drittens, wenn auch nicht begriffsnotwendig, das Recht der Eisenbahn auf Erhebung der Gepäckfracht. Für die Geltendmachung aller dieser Rechte ist der Gepäckschein von Bedeutung, aber diese seine Bedeutung ist bei den einzelnen Rechten eine sehr verschieden geartete und eine sehr verschieden große. Weitaus am wichtigsten ist sie für die Geltendmachung des Rechts auf Auslieferung des Gepäcks. Ja, allein um der Geltendmachung dieses Rechtes willen ist es zur Einführung des Gepäckscheins gekommen. Jede weitere rechtliche Bedeutung des Gepäckscheins ist nur eine mittelbare, kommt erst in zweiter Linie in Betracht. Diejenigen Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung, aus denen sich nicht nur Schlüsse auf die rechtliche Natur des Gepäckscheins ziehen lassen,[2]) sondern die die rechtliche Natur des Gepäckscheins selbst zum Gegenstand haben, befassen sich denn daher auch ausschließlich mit der Bedeutung, die der Gepäckschein für die Geltendmachung des Rechts auf Auslieferung des Gepäcks hat. Aus dem Mangel derartiger Vorschriften für die übrigen Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage würde nun zwar, wie schon der Betrachtung über den Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages zu entnehmen ist,[3]) noch nicht ohne weiteres folgen, daß die Eisenbahnverkehrsordnung die Frage nach der Bedeutung des Gepäckscheins für die Geltendmachung dieser Rechte

---

[1]) Die Auslieferung auf der Bestimmungsstation ist durchaus die Regel. Sie kann aber auch schon auf einer früheren Station verlangt werden; vgl. § 33 Abs. 5 EVO. Für die rechtliche Natur des Gepäckscheins ist dies ohne Belang.

[2]) Eine solche Vorschrift ist z. B. die des § 32 Abs. 4 EVO.; vgl. den folgenden Paragraphen der Abhandlung.

[3]) s. oben S. 14f.

unentschieden lasse, und daß daher die Frage hiernach für unsre Betrachtung auszuscheiden habe. Aber die Bedeutung des Gepäckscheins für die Geltendmachung dieser übrigen Rechte ist teils eine derartig geringe, teils eine derartig offensichtliche, daß sie auf jeden Fall nur in aller Kürze festgestellt werden soll. Das soll im nächsten Paragraphen geschehen. Im übernächsten werden wir uns dann um so eingehender mit der Bedeutung des Gepäckscheins für die Geltendmachung des Rechts auf Auslieferung des Gepäcks, der wichtigsten und zugleich am meisten umstrittenen Frage der ganzen Aufgabe überhaupt, zu beschäftigen haben.

§ 8.

Der Gepäckschein als Beweisurkunde.

Der Gepäckschein beweist, wie wir gesehen haben,[1]) den Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages. Damit beweist er zugleich die Entstehung der Rechte aus diesem Vertrage. Und wie er die Entstehung dieser Rechte beweist, so kommt ihm auch für ihre Geltendmachung an sich zum mindesten eine beweisrechtliche Bedeutung zu. Hinsichtlich der Geltendmachung des Rechts des Reisenden auf Beförderung seines Reisegepäcks hat es mangels besonderer Vorschriften bei dieser beweisrechtlichen Bedeutung des Gepäckscheins sein Bewenden. In seiner Bedeutung für die Geltendmachung dieses Rechts ist also der Gepäckschein eine schlichte Beweisurkunde.

Ein schlichte Beweisurkunde ist er auch in seiner Bedeutung für die Geltendmachung des Rechts der Eisenbahn auf Erhebung der Gepäckfracht, aber in einem andern Sinne. § 32 Abs. 4 EVO. bestimmt, daß die Gepäckfracht bei der Abfertigung des Gepäcks zu entrichten ist. Und

[1]) s. oben S. 19.

wie aus dem oben[1]) wiedergegebenen Muster des Gepäckscheins ersichtlich ist, ist auf diesem das bezahlte Gewicht, d. h. die von dem Reisenden gezahlte Gepäckfracht einzutragen. Indem die Eisenbahn diesen Eintrag macht, bekennt sie schriftlich den Empfang der Gepäckfracht. Die beweisrechtliche Bedeutung des Gepäckscheins für die Geltendmachung des Rechts der Eisenbahn auf Erhebung von Gepäckfracht ist also eine negative. Der Gepäckschein beweist, daß dieses Recht nicht mehr geltend gemacht werden kann, da es durch Erfüllung erloschen ist. Der Gepäckschein ist insoweit eine Quittung.[2])

§ 9.
Der Gepäckschein als Legitimationsurkunde.

1. Mit der rechtlichen Bedeutung des Gepäckscheins für die Geltendmachung des Rechts auf Auslieferung des Gepäcks, die nunmehr zu betrachten ist, befassen sich, wie erwähnt,[3]) sämtliche Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung, die die rechtliche Natur des Gepäckscheins selbst zum Gegenstand haben. Bereits in der Einleitung wurde gesagt,[4]) daß diese Vorschriften die rechtliche Natur des Gepäckscheins nicht ohne weiteres klar erkennen lassen, daß sie sich vielmehr zum Teil sogar widersprechen. Bei der Frage nun, nach welchen Gesichtspunkten zu verfahren ist, um feststellen zu können, ob und inwieweit durch diese Vorschriften die rechtliche Natur des Gepäckscheins in der angegebenen Bedeutung bestimmt wird, geben die oben besprochenen Formen des Gepäckscheins[5]) einen Fingerzeig.

---

[1]) s. oben S. 8.

[2]) Ebenso Gareis, Das dtsch. Handelsr. S. 643; Gumprecht S. 34; Lehmann-Ring Bd. 2 S. 317; Schott S. 235.

[3]) s. oben S. 20.

[4]) s. oben S. 3.

[5]) s. oben S. 8 ff.

Der Gepäckschein wird ausgestellt über einen Reisegepäckbeförderungsvertrag, m. a. W. über einen obligatorischen Vertrag. Über dieses ihm zugrunde liegende Rechtsverhältnis macht der Gepäckschein in der einfacheren Form, in der er bei der Beförderung von Freigepäck ausgegeben wird, nur sehr unvollkommene Angaben. Den Inhalt der Leistungspflicht deutet er nur durch die Namen der Abgangs- und der Bestimmungsstation, sowie durch die mit den Nummern auf den betr. Gepäckstücken gleichlautende Nummer an, einen Gläubiger nennt er überhaupt nicht und ebensowenig ist er vom Aussteller unterzeichnet.[1]) Urkunden über Forderungsrechte mit derartig unvollständigem Inhalte spielen im täglichen Leben eine große Rolle. Man pflegt sie daher allgemein unter der Bezeichnung Karten und Marken des täglichen Verkehrs zusammenzufassen.[2])

Soweit diese Karten und Marken einen Gläubiger überhaupt nicht nennen, können sie[3]) nach ihrer rechtlichen Bedeutung für die Geltendmachung der Rechte aus den ihnen zugrunde liegenden Schuldverhältnissen

1) schlichte Beweisurkunden sein. Dann haben sie

---

[1]) Man braucht also nicht erst danach zu fragen, inwieweit die hier fehlenden Angaben, insbesondere die hier fehlende Unterzeichnung, auf dem Gepäckscheine in der ausführlicheren Form vorhanden sind. Vielmehr beweist die einfachere Form, daß diese Angaben, insbesondere die Unterzeichnung, dem Gepäckscheine nicht wesentlich sind. Das würde sie m. E. auch dann noch beweisen, wenn sie in Zukunft mit dem Freigepäck in Wegfall kommen sollte, wenigstens solange nicht ausdrücklich das Gegenteil bestimmt würde. Es würde vor allem also auch dann noch, soweit die Frage zu entscheiden ist, ob der Gepäckschein eine Inhaberurkunde ist, auf alle Fälle § 807 BGB. maßgebend sein.

[2]) So z. B. F. Endemann Bd. 1 S. 1221 f.; Fuchs S. 1; Jacobi S. 363 ff.

[3]) In der folgenden Weise teilen die Karten und Marken z. B. ein: Brunner S. 206; F. Endemann Bd. 1 S. 1222; Fuchs S. 1 f; Jacobi S. 364.

für die Geltendmachung jener Rechte lediglich beweisrechtliche Bedeutung.

2) Legitimationsurkunden. Der Begriff dieser gesetzlich nicht geregelten Urkunden wird gewöhnlich[1]) dahin bestimmt, daß es Urkunden sind, bei denen der Schuldner berechtigt ist, sich durch Leistung an den Inhaber der Schuldurkunde zu befreien, ohne dessen Berechtigung oder, wie in der Regel gesagt wird, dessen Legitimation prüfen zu müssen, bei denen der Schuldner aber in keinerlei Weise verpflichtet ist, an den Inhaber als solchen zu leisten. Der Inhaber als solcher ist nicht berechtigt, von dem Schuldner die Leistung zu verlangen. Er muß vielmehr, wenn der Schuldner die Leistung verweigert, seine Berechtigung nachweisen. Erst wenn er diesen Nachweis erbringt, ist der Schuldner ihm, aber nicht als dem Inhaber, sondern als dem Gläubiger zur Leistung verpflichtet.

3) Inhaberurkunden. Für Karten und Marken dieser Art ist § 807 BGB. maßgebend. Hiernach liegen Karten und Marken dieser Art nur dann vor, wenn sie von dem Aussteller unter Umständen ausgegeben worden sind, aus denen sich ergibt, daß er dem Inhaber zu einer Leistung verpflichtet sein will. Auf sie finden die in den §§ 793 Abs. 1, 794, 796, 797 BGB. für die Schuldverschreibungen auf den Inhaber gegebenen Vorschriften entsprechende Anwendung. Gemäß § 793 Abs. 1 BGB. kann daher bei ihnen der Inhaber der Urkunde die Leistung von dem Aussteller verlangen, ohne seine Berechtigung zur Verfügung über die Urkunde nachweisen zu müssen. Die rechtliche Stellung, die er dadurch erlangt, wird allgemein seine Legitimation genannt. Dieser Ausdruck hat die verschiedensten Deutungen erfahren.[2]) Auf jeden Fall steht,

[1]) So z. B. Cosack, Lehrb. des dtsch. bürg. R. Bd. 2 S. 418; Dernburg Bd. 2 Abt. 1 S. 351; Krüger S. 28; Matthiaß Bd. 1 S. 682; Staudinger Bd. 2 S. 681 f.

[2]) vgl. insbes. Jacobi S. 92 ff.

zum mindesten für das geltende Recht,[1]) so viel fest, daß er nun und nimmer mit dem Rechte aus der Urkunde gleichbedeutend ist.[2]) Berechtigt aus der Urkunde ist nur der, der das Recht an der Urkunde hat. Der Inhaber als solcher ist also auch hier, wie bei der Legitimationsurkunde niemals berechtigt, aber er gilt hier als berechtigt, d. h. er ist von dem Nachweise seines Rechts befreit. Verweigert hier der Schuldner dem Inhaber die Leistung, so muß nicht der Inhaber seine Berechtigung, sondern der Schuldner die Nichtberechtigung des Inhabers nachweisen. Solange der Schuldner diesen Nachweis nicht erbringt, ist er zur Leistung an den Inhaber verpflichtet. Zur Führung des Nachweises ist der Schuldner nicht verpflichtet, vielmehr ist er nach § 793 Abs. 1 Satz 2 BGB. sogar berechtigt, auch an den nicht berechtigten Inhaber mit befreiender Wirkung zu leisten.

2. Sehen wir uns auf diese Einteilung hin die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung über die rechtliche Natur des Gepäckscheins an, so heißt es zunächst in § 33 Abs. 1 Satz 2: „Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers (des Gepäckscheins) zu prüfen.“ Aus dieser Vorschrift ergibt sich ohne weiteres, daß der Gepäckschein mehr ist als eine schlichte Beweisurkunde. Denn er erhält durch diese Vorschrift eine über einen bloßen Beweiszweck hinausgehende Bedeutung insofern, als er der Eisenbahn die Prüfung der Berechtigung des Inhabers erläßt und sie damit auch an einen nicht be-

---

[1]) Nach der ersten Lesung des Entwurfs des BGB. war der Inhaber als solcher der aus der Urkunde Berechtigte. Dieser Standpunkt ist aber aufgegeben worden; vgl. hierzu Prot. Bd. 2 S. 529.

[2]) Der Ausdruck Legitimation wird also hier in einem andern Sinne angewandt als bei der vorerwähnten Begriffsbestimmung der Legitimationsurkunde. Ja, dort bedeutet er gerade das, was er hier auf keinen Fall bedeuten kann. Die Feststellung der Bedeutung des Ausdrucks Legitimation wird hierdurch natürlich nur erschwert.

rechtigten Inhaber mit befreiender Wirkung dem Berechtigten gegenüber leisten läßt.

Eine derartige rechtliche Bedeutung wohnt nun aber, wie wir gesehen haben, sowohl der Legitimationsurkunde als auch der Inhaberurkunde inne. Die in Frage stehende Vorschrift der Eisenbahnverkehrsordnung scheint uns daher bei der weiteren Erörterung der rechtlichen Natur des Gepäckscheins wenig zu fördern. Und dennoch ist sie hierfür von ausschlaggebender Bedeutung. Wie nämlich die oben entwickelten Begriffe der Legitimationsurkunde und der Inhaberurkunde ergeben, wird durch jene Vorschrift allein der Gepäckschein noch lange nicht zu einer Inhaberurkunde, wohl aber reicht sie dazu aus, um ihm die rechtliche Bedeutung einer Legitimationsurkunde zu geben. Es ist daher zu untersuchen, ob die weiteren Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung über die rechtliche Natur des Gepäckscheins es bei der rechtlichen Bedeutung einer Legitimationsurkunde bewenden lassen, oder ob sie nicht vielmehr dem Gepäckscheine die Bedeutung einer Inhaberurkunde geben. Hierbei könnte es sich freilich herausstellen, daß die zweite Frage weder bejaht noch verneint würde. Dann könnte man wohl immer noch darüber streiten, ob dadurch allein, daß die Eisenbahnverkehrsordnung dem Gepäckscheine nicht ausdrücklich die Bedeutung einer Inhaberurkunde beilegt, die Annahme von Umständen völlig ausgeschlossen wäre, aus denen man die rechtliche Natur des Gepäckscheins als einer Inhaberurkunde folgern könnte. Zu einem sicheren Ergebnisse gelangen wir daher nur, wenn wir auf die Frage, ob der Gepäckschein eine Inhaberurkunde ist, durch die Eisenbahnverkehrsordnung entweder im bejahenden oder im verneinenden Sinne eine unzweideutige Antwort erhalten.

3. Neben der erwähnten Vorschrift enthält § 33 Abs. 1 EVO. an erster Stelle noch folgende Vorschrift: „Das Gepäck wird nur gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausge-

liefert.“ Auf dieser Vorschrift in erster Linie fußen die, die den Gepäckschein zu den Inhaberurkunden zählen.[1]) Folgt aus ihr wirklich, daß sich die Eisenbahn dem Inhaber des Gepäckscheins hat zur Auslieferung des Gepäcks verpflichten wollen? Sie entspricht den Bestimmungen in §§ 797 Satz 1, 808 Abs. 2 Satz 1 BGB. und will daher an sich nur besagen, daß die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur gegen Aushändigung des vorgezeigten Gepäckscheins verpflichtet ist, m. a. W. daß der Gepäckschein eine Präsentationsurkunde ist. Und hieraus könnte nur gefolgert werden, daß, um mit Brunner[2]) zu reden, der Gepäckschein eine Urkunde über ein Privatrecht sei, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt sei, d. h. daß der Gepäckschein eine Werturkunde sei.[3]) Nicht aber folgt daraus, daß er eine Inhaberurkunde ist.[4]) Den schlagendsten Beweis hierfür bildet § 808 BGB., in dem der Bestimmung: „Der Schuldner ist nur gegen Aushändigung der Urkunde zur Leistung verpflichtet“ die andere Bestimmung: „der Inhaber ist nicht berechtigt, die Leistung zu verlangen“ unmittelbar vorausgeht.

---

[1]) So W. Endemann, Recht der Eisenbahnen S. 683; Thöl Bd. 3 S. 113; Wehrmann S. 125.

[2]) Brunner S. 174.

[3]) Daß der Gepäckschein in Wahrheit keine Werturkunde ist, wird noch zu besprechen sein; vgl. unten S. 29 ff. — Ich gebrauche die kaum gebräuchlichen Ausdrücke Präsentationsurkunde und Werturkunde, damit sie mit den Ausdrücken Legitimationsurkunde und Inhaberurkunde im Einklang stehen. Statt des Ausdrucks Inhaberurkunde etwa den Ausdruck Inhaberpapier zu wählen, war deshalb nicht angängig, weil unter dem Ausdrucke Inhaberpapier gerade die Urkunden des § 807 BGB. nicht mit verstanden zu werden pflegen.

[4]) Gumprechts Frage (S. 14): „Sollten aber wirklich die Worte nur gegen Rückgabe des Gepäckscheins dem Gepäckscheine den Charakter eines Inhaberpapiers verleihen?“ ist daher ganz abwegig.

Der Grund, warum aus der zur Erörterung stehenden Vorschrift der Eisenbahnverkehrsordnung die rechtliche Natur des Gepäckscheins als einer Inhaberurkunde gefolgert wird, ist denn daher auch nicht ihre rechtliche Bedeutung, sondern eine Ergänzung, die mit ihr vorgenommen wird. Die Vorschrift sagt nicht, an wen das Gepäck ausgeliefert wird. Die entsprechende Vorschrift des Betriebsreglements vom 10. 6. 1870 lautete: „Dem Inhaber dieses Scheins wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheins ausgeliefert." Wie es hier ausdrücklich gesagt wurde, so wird auch heute noch die Vorschrift in § 33 Abs. 1 Satz 1 EVO. aus dem Zusammenhange heraus, insbesondere mit der folgenden Vorschrift: „Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen", dahin ergänzt, daß das Gepäck dem Inhaber des Gepäckscheins ausgeliefert wird. Und wenn, so wird weiter gefolgert, § 33 Abs. 1 Satz 1 EVO. sagt, daß dem Inhaber des Gepäckscheins das Gepäck ausgeliefert wird, wenn er den Gepäckschein zurückgibt, so läßt er damit der Eisenbahn das Versprechen abgeben, unter der erwähnten Voraussetzung dem jeweiligen Inhaber des Gepäckscheins das Gepäck auszuliefern. Wäre dies richtig, so würde allerdings der Gepäckschein eine Inhaberurkunde sein. Denn gerade ein derartiges Versprechen bildet für die juristische Konstruktion der Inhaberurkunde den Schwerpunkt.[1])

Wer hiernach den Gepäckschein eine Inhaberurkunde sein läßt, kann sich weiter berufen auf die Vorschrift in § 33 Abs. 2 EVO., die besagt, daß der Inhaber des Gepäckscheins berechtigt ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen. Ja, gerade diese Vorschrift muß auf den ersten Blick stutzig machen. Und auffälligerweise gibt niemand von denen, die den Gepäckschein zu den Legitimations-

[1]) vgl. Mot. Bd. 2 S. 694f.

urkunden zählen, eine Erklärung dafür, wie diese Vorschrift mit seiner Auffassung von der rechtlichen Natur des Gepäckscheins in Einklang zu bringen ist, auch Eger und Gumprecht nicht.[1])

Und doch ist der Gepäckschein keine Inhaberurkunde. Das soll uns die Vorschrift in § 33 Abs. 4 EVO. zeigen, die letzte der Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung, die die rechtliche Natur des Gepäckscheins selbst zum Gegenstand haben.

4. Es wurde oben[2]) gesagt, daß daraus, daß eine Urkunde eine Präsentationsurkunde ist, keineswegs folgt, daß sie eine Inhaberurkunde ist. Und ebensowenig folgt daraus, daß eine Urkunde eine Werturkunde ist, daß sie eine Inhaberurkunde ist. Wohl aber ist umgekehrt eine Inhaberurkunde immer zugleich eine Werturkunde. Nach der bereits erwähnten[3]) Begriffsbestimmung Brunners, die als die maßgebende ohne weiteres angenommen werden darf, ist die Werturkunde eine Urkunde über ein Privatrecht, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt ist. Hieraus folgt, daß der Berechtigte, der der Innehabung entbehrt, das Recht nicht ausüben kann, mag er es auch anderweit noch so überzeugend beweisen können. Ist daher die Urkunde vernichtet oder dauernd abhanden gekommen, so ist der Berechtigte an der Verwertung des Rechts dauernd verhindert. Es liegt auf der Hand, daß diese sich aus dem Wesen der Werturkunde ergebende Folgerung sich nicht mit voller Strenge durchführen läßt. Vielmehr liegt ein un-

---

[1]) Das, was Eger S. 145 zu § 33 Abs. 2 EVO. ausführt, widerspricht eher seiner auf der vorhergehenden Seite vertretenen Auffassung von der rechtlichen Natur des Gepäckscheins, als daß es sie unterstützt. Gumprecht behilft sich damit, daß er S. 16 einfach erklärt, die Ausdrucksweise in § 33 Abs. 2 EVO. sei ungenau.

[2]) s. oben S. 27.

[3]) s. oben S. 27.

abweisbares Bedürfnis vor,[1]) dem Berechtigten trotz des Verlustes der Urkunde zu seinem Rechte zu verhelfen. In Verfolg dieses Bedürfnisses ist denn daher grundsätzlich bei allen Werturkunden ein Ersatz der in Verlust geratenen Urkunde zulässig. Aber dieser Ersatz ist nur dort möglich, wo er ausdrücklich gestattet ist und ferner nur möglich durch bestimmte, vorgeschriebene Ersatzmittel, Beschränkungen, die nötig sind, wenn anders das Wesen der Werturkunde gewahrt bleiben soll.

Das regelmäßige Ersatzmittel ist die Kraftloserklärung der in Verlust geratenen Urkunde im Wege des Aufgebotsverfahrens. Für abhanden gekommene oder vernichtete Schuldverschreibungen auf den Inhaber ist dieses Ersatzmittel durch die Vorschrift in § 799 Abs. 1 S. 1 BGB. zugelassen. Ausgenommen sind Zins-, Renten- und Gewinnanteilscheine, sowie die auf Sicht zahlbaren unverzinslichen Schuldverschreibungen. Für Zins-, Renten- und Gewinnanteilscheine ist jedoch durch das in § 804 BGB. geregelte Verfahren der nötige Ersatz gewährt.[2])

In § 807 BGB. wird die Vorschrift des § 799 BGB. nicht für anwendbar erklärt. Damit ist die Kraftloserklärung der Urkunden des § 807 BGB. ausgeschlossen. Ein anderes Ersatzmittel ist ebenfalls nicht vorgesehen. Indessen hat das Gesetz für diese Urkunden nicht die Zulassung der Kraftloserklärung überhaupt, sondern nur ihre allgemeine Zulassung verneinen wollen, und zwar deshalb, weil diesen Urkunden oft ausreichende Kennzeichen fehlen, um sie von andern Urkunden derselben Art zu unterscheiden, und weil bei dem regelmäßig geringen Werte dieser Urkunden die Kraftloserklärung ohne große praktische Erheblichkeit sei.[3]) Da das Gesetz nur die all-

---

[1]) Das erkennen die Motive Bd. 2 S. 705 ausdrücklich an.

[2]) So ausdrücklich Motive Bd. 2 S. 706; Planck Bd. 2 S. 563.

[3]) Protokolle Bd. 2 S. 562.

gemeine Zulassung der Kraftloserklärung hat verneinen wollen, hat es durch die Vorschrift in Art. 102 Abs. 1 EG. z. BGB. die landesgesetzlichen Vorschriften über die Kraftloserklärung der in § 807 BGB. bezeichneten Urkunden unberührt gelassen. Wo aber auch solche Vorschriften nicht bestehen, ist jeglicher Ersatz für die in Verlust geratene Urkunde ausgeschlossen. Dann tritt also, wenigstens tatsächlich, mit dem Verluste der Urkunde auch der Verlust des Rechts ein.

Wesentlich anders als bei der Werturkunde gestaltet sich das Verhältnis der Urkunde zum Recht bei der Legitimationsurkunde. Die Frage, ob eine Legitimationsurkunde überhaupt zugleich eine Werturkunde sein kann, darf hier unerörtert bleiben. Denn es steht so viel fest, daß für die Legitimationsurkunde die Werturkundeneigenschaft nicht begriffsnotwendig ist. Nach dem Wesen der Legitimationsurkunde ist daher die Verwertung des Privatrechts, über das sie ausgestellt ist, durch ihre Innehabung nicht privatrechtlich bedingt. Vielmehr kann der Berechtigte sein Recht auch dann geltend machen, wenn er die Urkunde nicht besitzt, er muß sich nur dem Verpflichteten gegenüber anderweit gehörig als der Berechtigte ausweisen. Wie er diesen Ausweis erbringt, darin ist er, wenigstens grundsätzlich, an keine Vorschriften gebunden. Bestimmte, vorgeschriebene Ersatzmittel, wie bei der Werturkunde, erübrigen sich also.

Wäre nun der Gepäckschein eine Inhaberurkunde, so wäre es dem Reisenden nach dem grundsätzlichen Standpunkte des § 807 BGB., wonach ja ein Ersatz für die in Verlust geratene Urkunde ausgeschlossen ist, bei dem Verluste des Gepäckscheins unmöglich, von der Eisenbahn die Auslieferung des Gepäcks zu verlangen. Ein derartiger Zustand wäre unhaltbar, ein Ersatz für den in Verlust geratenen Gepäckschein unbedingt geboten. Die Frage wäre nur die, ob und inwieweit ein solcher Ersatz, da ihn

das Bürgerliche Gesetzbuch nicht gibt, anderweit möglich wäre. Inwieweit er durch Landesgesetze möglich wäre, haben wir gesehen, ist hier auch ohne Bedeutung. Für uns ist nur die Frage von Wert, ob und inwieweit ein solcher Ersatz durch die Eisenbahnverkehrsordnung möglich wäre. Die Eisenbahnverkehrsordnung als reichsgesetzliches Sonderrecht, darüber ist man einig,[1]) dient nicht nur zur Ergänzung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs, sondern sie kann sogar Bestimmungen treffen, die zu den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs und auch anderer Reichsgesetze, insbesondere, weil für uns von Bedeutung, des Bürgerlichen Gesetzbuchs und der Zivilprozeßordnung, im Widerspruch stehen. Nur insoweit diese Gesetze zwingendes Recht enthalten, darf die Eisenbahnverkehrsordnung nichts an ihnen ändern. Als eine solche zwingende Vorschrift kann zunächst der Ausschluß des § 799 BGB. in § 807 BGB. nicht angesehen werden. Das ergibt sich ohne weiteres aus der erwähnten Tatsache, daß lediglich von einer allgemeinen Zulassung der Kraftloserklärung für die Urkunden des § 807 BGB. abgesehen worden ist. Die Eisenbahnverkehrsordnung könnte daher die Vorschrift des § 799 BGB. entsprechend zur Anwendung bringen, und nicht nur dies allein, aus den gleichen Gesichtspunkten könnte sie ferner gemäß § 11 EG. z. ZPO. die Vorschriften der Zivilprozeßordnung über das Aufgebotsverfahren zum Zwecke der Kraftloserklärung durch andre, insbesondere einfachere Vorschriften ersetzen. Aber auch ein etwaiges abgekürztes Verfahren würde dem Bedürfnisse immer noch nicht genügend Rechnung tragen. Dies erfordert vielmehr — man denke nur daran, daß jemand eine weite Reise unternimmt und sein sämtliches Gepäck aufgibt —, daß der Reisende das Gepäck auch ohne Gepäckschein mög-

---

[1]) So z. B. Dernburg Bd. 2 Abt. 2 S. 449; Keiner S. 73; Makower S. 1539 f.

lichst sofort ausgeliefert erhält. Es wäre daher weiterhin noch die Frage zu entscheiden, ob die Kraftloserklärung das allein zulässige Ersatzmittel wäre, oder ob nicht die Eisenbahnverkehrsordnung den in Verlust geratenen Gepäckschein auch auf andre Weise ersetzen könnte. Auch diese Frage will ich bejahen, bejahen unter Hinweis auf § 804 BGB., wo ja auch ein völlig abweichender Ersatz gewährt wird, deshalb, weil der Ansicht derer, die den Gepäckschein zu den Inhaberurkunden zählen, jedes nur irgend zulässige Zugeständnis gemacht werden soll.

§ 33 Abs. 4 EVO. enthält nun eine Bestimmung darüber, wie der Reisende sein Gepäck auch ohne Rückgabe des Gepäckscheins erlangen kann. Er lautet: „Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.“ Also zwar keine Kraftloserklärung des Gepäckscheins, aber ein genau vorgeschriebenes, an zwei, unter Umständen sogar an drei Erfordernisse geknüpftes Verfahren. Bildet dieses aber wirklich ein Ersatzmittel für eine in Verlust geratene Werturkunde? Seiner Form nach stünde einer derartigen Auffassung wohl kaum etwas im Wege.[1]) Daß die Vorschrift aber ein solches Ersatzmittel nicht schafft, daß vielmehr gerade durch sie dem Gepäckscheine die Eigenschaft einer Werturkunde abgesprochen wird, soll uns der Sinn der Vorschrift lehren. Ihn finden wir, wenn wir die Vorschrift in § 16 Z. 3 der Allg. Abf.-Vorschr. betrachten. Sie zur Erforschung des Sinnes der Vorschrift der Eisenbahnverkehrsordnung heranzuziehen, hat nicht etwa nur eine äußere, sondern eine innere Berechtigung. Die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung

---

[1]) Man denke z. B. an den völlig von der Regel abweichenden Ersatz, den § 659 Abs. 4 HGB. für das Namenskonnossement gewährt.

über die rechtliche Natur des Gepäckscheins stimmen in den wesentlichen Punkten noch beinahe wörtlich mit den entsprechenden Vorschriften des Reglements des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen überein, aus dem sie seinerzeit übernommen worden sind. In der in der Eisenbahnverkehrsordnung zum Ausdruck gekommenen Rechtsauffassung über die rechtliche Natur des Gepäckscheins hat sich also seitdem nichts geändert. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen ist nun zwar, wie aus der früheren Darstellung hervorgeht,[1]) mit dem deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande, der die Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften erlassen hat, nicht identisch. Aber die den deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verband bildenden deutschen Eisenbahnverwaltungen gehören auch zugleich dem Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen an. Die Vorschriften beider Vereinigungen offenbaren mithin insoweit denselben Willen. Hiernach könnte man wohl mit Recht die Feststellung des Sinnes einer Vorschrift der Eisenbahnverkehrsordnung durch eine Vorschrift der Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften als authentische Interpretation bezeichnen.

Der angeführte § 16 Z. 3 der Allg. Abf.-Vorschr. lautet: „Wenn ein Reisender den Gepäckschein nicht zurückgeben kann, so darf gemäß § 33 EVO. die Auslieferung des Gepäckes nur nach zuverlässigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit erfolgen.“ Während es also in § 33 Abs. 4 EVO. heißt: „Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur unter bestimmten Voraussetzungen verpflichtet,“ heißt es hier: „So darf dann die Auslieferung des Gepäcks nur unter jenen Voraussetzungen erfolgen.“ Und indem die Vorschrift sagt: „Sie darf nur unter jenen Voraussetzungen erfolgen,“ sagt sie zugleich, daß an sich

[1]) s. oben S. 1 u. S. 7.

die Auslieferung auch unter andern, also beliebigen Voraussetzungen möglich wäre. Warum, lautet da sofort die Frage, sind dann überhaupt bestimmte Voraussetzungen vorgeschrieben?

In der Einleitung wurde gesagt,[1]) daß die Eisenbahnverkehrsordnung Privatrechtssätze enthält. Sie enthält aber nicht nur Privatrechtssätze. Wohl überwiegen diese bei weitem, daneben enthält aber die Eisenbahnverkehrsordnung eine ganze Reihe von Betriebsvorschriften.[2]) Besonders zahlreich finden sich solche Vorschriften unter den Bestimmungen über die Beförderung von Personen und unter den damit eng verbundenen Bestimmungen über die Beförderung von Reisegepäck. Eine derartige Betriebsvorschrift ist auch die Vorschrift in § 33 Abs. 4 EVO.

Wenn jemand z. B. seine Garderobemarke verloren hat, wird er trotzdem den in der Garderobe abgegebenen Gegenstand anstandslos zurückerhalten, sobald er nur anderweit seine Empfangsberechtigung nachgewiesen hat. Wann dieser Nachweis als erbracht zu gelten hat, hängt in der Regel ganz von dem Gutdünken des Garderobewärters ab. Da nun, wie wir soeben gesehen haben, die allgemeinen Abfertigungsvorschriften den Gepäckschein eine Urkunde sein lassen, die an sich in beliebiger Weise durch andere Beweismittel ersetzt werden kann, so wäre es mangels einer Vorschrift im regelmäßigen Verkehre den Beamten der Gepäckabfertigungsstelle überlassen, wann sie die Empfangsberechtigung einer Person, die ohne Vorzeigung eines Gepäckscheins die Auslieferung eines Gepäckstückes verlangt, als nachgewiesen anzusehen hätten. Es liegt auf der Hand, daß die Eisenbahn den größten Wert darauf legen muß, eine derartig willkürliche Prüfung der Empfangsberechtigung zu verhindern. Diesem Umstande verdankt

---

[1]) s. oben S. 3.

[2]) vgl. hierzu Laband S. 509; Mode S. 1086.

der Abs. 4 des § 33 EVO. seine Entstehung. Er will also kein Ersatzmittel für den in Verlust geratenen Gepäckschein schaffen — denn dessen bedurfte es nicht —, sondern er will nur dem beliebigen anderweitigen Nachweise der Empfangsberechtigung gewisse durch die Betriebsabwicklung gebotene Schranken setzen.

Indem nun die Eisenbahnverkehrsordnung eine Vorschrift zu diesem Zwecke und mit diesem Sinne erläßt, erklärt sie damit zugleich den Gepäckschein für an sich beliebig ersetzbar, spricht ihm also auch insofern ausdrücklich die Eigenschaft einer Werturkunde ab.[1]) Und indem die Eisenbahnverkehrsordnung ihm diese abspricht, spricht sie ihm, weil jede Inhaberurkunde eine Werturkunde ist, zugleich auch die Eigenschaft einer Inhaberurkunde ab. Das ist freilich nur ein mittelbares Ergebnis, das volle Bedeutung erst dann erhalten würde, wenn wir auch unmittelbar dazu gelangen könnten. Und dazu gelangen wir durch dieselbe Vorschrift, wenn wir bisher Unterbliebenem uns zuwenden, nämlich die Vorschrift auf ihren Inhalt hin prüfen.[2])

Was verlangt denn die Eisenbahn, wenn der Gepäckschein nicht beigebracht wird? Den vollständigen Nachweis der Empfangsberechtigung. Das ist es aber gerade, wovon

---

[1]) Durch die auch in den früheren Reglements enthaltene Vorschrift des § 33 Abs. 4 EVO. ist daher zunächst W. Endemanns Meinung (Recht der Eisenbahnen S. 683) widerlegt, daß sich „in dem Gepäckscheine das Recht und die Pflicht der Auslieferung verkörpere".

[2]) Die Erörterungen, die zu dem mittelbaren Ergebnisse geführt haben, könnten hiernach vielleicht als überflüssig erscheinen. Dem ist aber nicht so. Denn erstens war es nur auf diesem Wege möglich, den Sinn der Vorschrift in § 33 Abs. 4 EVO. festzustellen. Und zweitens wäre ja, wenn nur die zu dem unmittelbaren Ergebnisse führenden Erörterungen angestellt worden wären, die ebenfalls der Entscheidung bedürftige Frage, ob der Gepäckschein eine Werturkunde ist, noch nicht entschieden gewesen.

der Inhaber einer Inhaberurkunde immer befreit ist. Gerade in der Befreiung des Inhabers von dem Nachweise seines Rechts offenbart sich das Wesen der Inhaberurkunde.[1]) § 1004 Abs. 1 ZPO. bestimmt denn daher auch, daß bei Papieren, die auf den Inhaber lauten, der bisherige Inhaber des abhanden gekommenen oder vernichteten Papiers berechtigt ist, das Aufgebotsverfahren zum Zwecke der Kraftloserklärung der Urkunde zu beantragen. Und die Zivilprozeßordnung unterscheidet so diese Papiere ausdrücklich von den „andern Urkunden" des § 1004 Abs. 2, bei denen derjenige zu dem Antrage berechtigt ist, der das Recht aus der Urkunde geltend machen kann. Demgemäß hat auch, wenn nach § 1007 Ziff. 2 ZPO. der Antragsteller zur Begründung des Antrags die Tatsachen glaubhaft zu machen hat, von denen seine Berechtigung abhängt, das Aufgebotsverfahren zu beantragen, der bisherige Inhaber eines auf den Inhaber lautenden Papieres nicht etwa sein Recht aus der Urkunde, sondern nur seine bisherige Innehabung glaubhaft zu machen.[2])

Hieraus ergibt sich, daß das Erfordernis des Nachweises der Empfangsberechtigung von dem § 33 Abs. 4 EVO. die Auslieferung des Gepäckes abhängig macht, sich mit der rechtlichen Natur des Gepäckscheins als einer Inhaberurkunde nicht vertragen würde. § 33 Abs. 4 EVO. würde, wenn der Gepäckschein eine Inhaberurkunde wäre, gegen zwingende Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs und der Zivilprozeßordnung verstoßen. Wie entgeht man einem derartigen Ergebnisse am natürlichsten? Indem man sagt: Durch das in § 33 Abs. 4 EVO. vorgeschriebene Erfordernis des Nachweises der Empfangsberechtigung spricht die Eisenbahnverkehrsordnung dem Gepäckscheine eine Eigenschaft ab, die das Wesen der Inhaberurkunde

---

[1]) s. oben S. 24f.

[2]) vgl. hierzu Seuffert S. 692; Struckmann-Koch S. 404.

ausmacht. Und indem sie ihm diese abspricht, sagt sie zugleich, daß der Gepäckschein keine Inhaberurkunde ist.[1]) § 33 Abs. 4 EVO. verneint mithin nicht nur mittelbar, sondern auch unmittelbar die Frage, ob der Gepäckschein eine Inhaberurkunde ist. Er setzt so alle die ins Unrecht, die den Gepäckschein zu den Inhaberurkunden zählen.[2])

5. Wie sind mit dieser Entscheidung die Vorschriften in § 33 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 EVO. in Einklang zu bringen, von denen jene für die rechtliche Natur des Gepäckscheins als einer Inhaberurkunde angeführt wird, diese dafür zu sprechen schien? Wie steht es zunächst mit der Vorschrift in § 33 Abs. 1 Satz 1 EVO.: „Das Gepäck wird nur gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert"? Gemäß § 807 BGB. sollen gewisse Regeln über die Schuldverschreibungen auf den Inhaber auf Karten, Marken und ähnliche Urkunden, in denen ein Gläubiger nicht bezeichnet ist, nur dann Anwendung finden, wenn diese Urkunden von dem Aussteller unter Umständen ausgegeben werden, aus denen sich ergibt, daß er dem Inhaber zu einer Leistung verpflichtet sein will. Nun sagt ja § 33 Abs. 1 Satz 1 EVO. nicht einmal, an wen das Gepäck ausgeliefert wird, insbesondere sagt er nicht, daß es an den Inhaber ausgeliefert wird. Der Wille des Gesetzgebers, die Eisen-

---

[1]) Der aus den gleichen Rechtsanschauungen hervorgegangene Entwurf zu dem schweizerischen Eisenbahngesetze vom 23. 12. 1872 sagt dies ausdrücklich. Hier heißt es in § 34 nach verschiedenen Vorschriften über die rechtliche Natur des Gepäckscheins am Schlusse: „Im übrigen kommt auch einem Gepäckschein keineswegs die Bedeutung eines Ladescheines im Sinne des § 3 zu" (vgl. hierzu Fick S. 62). Dieser Ladeschein des § 3 hat aber, wenn er an den Inhaber lautet, die rechtliche Natur eines Inhaberpapieres (s. Fick S. 132).

[2]) Es sind dies: W. Endemann, Recht der Eisenbahnen S. 683; Goldschmidt, System des Handelsrechts S. 231; Keiner S. 73; Thöl Bd. 3 S. 113; Wehrmann S. 125. Keiner von ihnen sagt, wie § 33 Abs. 4 EVO. oder die entsprechende Vorschrift der früheren Reglements sich mit ihrer Ansicht verträgt.

bahn dem Inhaber des Gepäckscheins zur Auslieferung des Gepäckes zu verpflichten, hat also, selbst wenn er vorhanden gewesen sein sollte, in § 33 Abs. 1 Satz 1 EVO. keinen Ausdruck gefunden. Demnach bietet zunächst der Wortlaut des § 33 Abs. 1 Satz 1 EVO. keinen Anhalt dafür, daß dem Gepäckscheine die rechtliche Natur einer Inhaberurkunde zukomme. Und ebensowenig folgt diese Eigenschaft aus dem Sinne jener Vorschrift. Dem Gepäckscheine die Eigenschaft einer Inhaberurkunde zu geben, ist weder die Absicht des § 33 Abs. 1 Satz 1 EVO. — diese geht vielmehr, wie wir gesehen haben,[1]) nur dahin, ihm die rechtliche Natur einer Präsentationsurkunde zu geben —, noch folgt dies aus dem Zusammenhange des § 33 Abs. 1 Satz 1 EVO. mit den übrigen Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung über die rechtliche Natur des Gepäckscheins, insbesondere nicht, nach den bisherigen Ausführungen die einzig denkbare Möglichkeit, aus dem Zusammenhange mit § 33 Abs. 2 EVO.

Wie verträgt sich dieser mit der Entscheidung, daß der Gepäckschein keine Inhaberurkunde ist? § 33 Abs. 2 EVO. ist die einzige Vorschrift der Eisenbahnverkehrsordnung, in der ausdrücklich gesagt wird, daß der Inhaber des Gepäckscheins berechtigt ist, die Auslieferung des Gepäcks zu verlangen. Sie lautet vollständig: „Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck aufgegeben wurde, die zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe sowie zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist.“ Diese Vorschrift läßt ohne weiteres erkennen, daß sie, gleich wie § 33 Abs. 4 EVO., eine Betriebsvorschrift ist. Die Eisenbahnverkehrsordnung bezweckt mit ihr weiter

[1]) s. oben S. 27.

nichts, als daß sie aus Betriebsrücksichten den Zeitpunkt festlegen will, von dem an die Auslieferung des Gepäcks verlangt werden kann, verlangt werden kann von dem, der zu diesem Verlangen berechtigt ist. Nicht aber bezweckt die Eisenbahnverkehrsordnung damit, dem Inhaber des Gepäckscheins irgendwelche Rechte einzuräumen. Da nun aber gesagt werden mußte, von wem die Auslieferung verlangt werden kann, so lag es, indem der Gesetzgeber daran dachte, daß ja tatsächlich das Gepäck in der Regel dem Besitzer, d. i. dem Inhaber des Gepäckscheins ausgeliefert wird, sehr nahe, zu sagen, daß die Auslieferung von dem Inhaber verlangt werden kann. So mußte der Gesetzgeber entgleisen, mußte es zu der unrichtigen Ausdrucksweise des § 33 Abs. 2 EVO. kommen. Wenn Gumprecht[1]) die Ausdrucksweise ungenau nennt, so stimme ich also mit ihm überein. Nicht aber kann ich sie mit Gumprecht deshalb als ungenau bezeichnen, weil der aus dem Gepäckscheine Berechtigte nicht der Inhaber, sondern nur der Gläubiger sei. Denn wer der Berechtigte ist, das sollen uns ja erst die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung zeigen. Der Grund ist vielmehr ein anderer. § 33 Abs. 2 EVO. sagt: „Der Inhaber des Gepäckscheins ist ‚berechtigt', die Auslieferung des Gepäcks zu verlangen." Hiernach könnte der Inhaber des Gepäckscheins als solcher nicht nur die Auslieferung des Gepäcks verlangen, ohne seine Berechtigung zur Verfügung über den Gepäckschein nachweisen zu müssen, sondern er wäre zu diesem Verlangen geradezu berechtigt. Das hieße nichts anderes, als daß der Inhaber des Gepäckscheins als solcher aus dem Gepäckscheine berechtigt wäre. Berechtigt aus einer Inhaberurkunde ist aber, wie wir gesehen haben,[2]) gemäß § 807 i. V. m. § 793 Abs. 1 BGB. niemals

[1]) s. Gumprecht S. 16.
[2]) s. oben S. 24f.

der Inhaber als solcher, sondern nur der, der das Recht an der Urkunde hat. Würde also § 33 Abs. 2 EVO. dem Gepäckscheine die rechtliche Natur einer Inhaberurkunde beilegen wollen, so würde er gegen eine zwingende Vorschrift des Bürgerlichen Gesetzbuchs verstoßen. Hieraus folgt: Soweit die Vorschrift in § 33 Abs. 2 EVO. privates Recht enthält, ist sie nichtig. Sie ist deshalb auch nicht geeignet, dem Gepäckscheine die rechtliche Natur einer Inhaberurkunde zu geben.

6. Es bleibt nun nur noch übrig, die wahre rechtliche Natur des Gepäckscheins in seiner Bedeutung für die Geltendmachung des Rechts auf Auslieferung des Gepäcks festzustellen. Sie ist, indem ich auf früher Gesagtes verweise,[1]) nachdem die rechtliche Natur des Gepäckscheins als einer Inhaberurkunde durch die Vorschrift in § 33 Abs. 4 EVO. ausdrücklich verneint worden ist, und nachdem sich gezeigt hat, daß dieser Entscheidung die Vorschriften in § 33 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 EVO. nicht entgegenstehen, durch die Vorschrift in § 33 Abs. 1 S. 2 EVO. bereits festgestellt. Der Gepäckschein in seiner Bedeutung für die Geltendmachung des Rechts auf Auslieferung des Gepäcks ist hiernach eine Urkunde, die die Eisenbahn berechtigt, sich durch Auslieferung des Gepäcks an den Inhaber des Gepäckscheins von ihrer Auslieferungspflicht zu befreien, ohne daß sie hierbei die Berechtigung des Inhabers prüfen müßte, die die Eisenbahn aber in keinerlei Weise verpflichtet, dem Inhaber des Gepäckscheins als solchem das Gepäck auszuliefern, kurz gesagt, der Gepäckschein ist eine Legitimationsurkunde.[2])

---

[1]) s. oben S. 26.

[2]) Ebenso z. B. Eger S. 136; Fuchs S. 25; Gumprecht S. 23; Lehmann-Ring Bd. 2 S. 317; Makower S. 1406; Schott S. 521.

§ 10.

3. Der Gepäckschein in seiner Bedeutung für die Übertragung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage.

In diesem hauptsächlich nur der Vollständigkeit halber aufgenommenen Paragraphen darf ich mich sehr kurz fassen. Nicht etwa nur deshalb, weil eine Übertragung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage, soweit sie überhaupt rechtlich und tatsächlich möglich ist, in Wirklichkeit nicht leicht vorkommen wird, ebensowenig etwa nur deshalb, weil sie in der Eisenbahnverkehrsordnung keine Beachtung gefunden hat, sondern auch aus einem inneren Grunde. Durch die bisherige Feststellung der rechtlichen Natur des Gepäckscheins ist auch seine Bedeutung für die Übertragung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage bereits festgestellt. Denn daraus ergibt sich, daß auf den Gepäckschein die Vorschriften des § 952 BGB. Anwendung finden. Mit dieser Feststellung darf ich mich im Sinne meiner Aufgabe begnügen.

§ 11.

4. Ergebnis.

Fassen wir das Ergebnis der Betrachtungen des zweiten Teiles noch einmal kurz zusammen, so zeigt es, daß die Eisenbahnverkehrsordnung die rechtliche Natur des Gepäckscheines voll bestimmt. In seiner Bedeutung für den Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrages ist der Gepäckschein mangels besonderer Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung eine schlichte Beweisurkunde. In seiner Bedeutung für die Geltendmachung des Rechts des Reisenden auf Beförderung des Reisegepäcks ist er aus dem

gleichen Grunde ebenfalls eine schlichte Beweisurkunde. In seiner Bedeutung für die Geltendmachung des Rechts der Eisenbahn auf Erhebung der Gepäckfracht kommt ihm in Ausführung der Vorschrift in § 32 Abs. 4 EVO. die rechtliche Natur einer Quittung zu. In seiner Bedeutung für die Geltendmachung des Rechts auf Auslieferung des Gepäcks ist er gemäß § 33 Abs. 1 Satz 2 EVO. eine Legitimationsurkunde und gemäß § 33 Abs. 1 Satz 1 EVO. — dies freilich nur, wie § 33 Abs. 4 EVO. ergibt, in der Regel — eine Präsentationsurkunde. Und diese an der Hand der Eisenbahnverkehrsordnung getroffenen Feststellungen ergeben endlich, daß der Gepäckschein in seiner Bedeutung für die Übertragung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage der Vorschrift des § 952 BGB. untersteht.

Gumprecht[1]) spricht, indem er den Gepäckschein erstens ein Beweispapier sein läßt, insofern als er die Forderung des Passagiers beurkunde, und indem er ihn zweitens ein Legitimationspapier sein läßt, insofern als er die Eisenbahn legitimiere, an den Präsentanten als solchen zu leisten, von einer Doppelnatur des Gepäckscheins. Dem kann ich mich nicht anschließen. Zum mindesten offenbart sich darin nicht eine Sondereigenschaft des Gepäckscheins. Vielmehr könnte man mit demselben Rechte jeder anderen Legitimationsurkunde, wie überhaupt jeder über ein Rechtsgeschäft aufgenommenen Urkunde, die nicht lediglich beweisrechtliche Bedeutung hat, eine Doppelnatur zusprechen.

[1]) Gumprecht S. 34.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.